

## 藤井義房議員

### 第1 標題「地域公共交通における新たなモビリティサービスの活用について」

#### 1 回目の質問

ただ今、議長より許可をいただきましたので、令和6年3月定例会において質問をさせていただきます。

始めに、元日に発生した能登半島地震によりお亡くなりになられました方の御冥福をお祈り申し上げるとともに、ご家族や大切な方々を亡くされた皆さまへ、謹んでお悔やみを申し上げます。また、被害に遭われた皆さまへ、心からのお見舞いを申し上げます。

さて、昨年4月の富士吉田市議会議員選挙におきまして、多くの市民の皆様から御支援をいただき、市議会議員に当選させていただくことができました。御支援をいただきました皆様の声を、私が市に届けられるよう精進していくつもりです。

それでは、地域公共交通における新たなモビリティサービスの活用について、質問させていただきます。

本市は、皆さんも御存知のように富士山の裾野に広がっており、市街地は海拔 650m から 900m の高低差に広がっている、市域全体が坂の街という特殊な立地になっています。その高低差のある坂の街で、地元市民の通勤・通学・通院に加え、商業施設や駅への有効なアクセス手段として、とりわけ高齢者の方々が行きたい時に、行きたい場所に行けるような日頃の足となるよう、市立病院が現在の場所に移転した平成13年に、市内循環バス「タウンスニーカー」が導入されております。

このタウンスニーカーについては、第6次富士吉田市総合計画における第3編第3章第6節における公共交通においても、「より一層利便性向上と利用者数の増加を目指し、持続性のある交通機関となるよう努めます」と記載されています。

タウンスニーカーの基本理念は、「日常生活を支えるための交通利便性の確保」又、「高齢者など公共交通に頼らなければならない方の移動手段」です。現在富士吉田市民の高齢者の比率は、65歳以上の方が31.5%で、5年前から比べると2.7%上昇しています。この状況を踏まえて、タウンスニーカーに頼らなくてはならない市民は年々増えている状況です。

そこで、お尋ねします。

現在のタウンズニーカーはどのようなルートで、どのような間隔で運用されているのでしょうか。また、その利用状況についてもお聞かせください。

さらに、市長マニフェストにおける高齢者の方々への支援策の一つとして、70歳以上の方へ交付されたタウンズニーカーの特別乗車回数券の交付枚数、尚且つ実際に利用された実績についても併せてお聞かせください。

また、昨年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に引き下げられてからは、富士吉田市においてもインバウンドが急速に回復し、市内全域に観光客、特に海外からの旅行者が多く訪れています。

特に、忠霊塔から下吉田駅周辺までの通り、そして金鳥居公園より上の北口本宮富士浅間神社まで、本町通りのいたる場所においても、多くの観光客を見かけるようになりました。海外からの旅行者は、電車はもちろんバス等の公共交通を使用し、各所を観光しております。

そのような中で、現在市民の足として運行しているタウンズニーカーを、本市を訪れている観光客、特に海外からの旅行者のアクセスとして活用することで、特定の地点に集中している観光客を市内に回遊させることができ、利用者の増進にもつなげていくことができるのではないかと考えますが、タウンズニーカーの観光客利用の可能性について、市長の考えをお聞かせください。

以上、1回目の質問とさせていただきます。

## 1 回目の市長答弁

初めに、元日に発生いたしました令和6年能登半島地震によりお亡くなりになられた方々の御冥福をお祈り申し上げるとともに、御遺族の皆様や被災された方々にお悔やみとお見舞いを申し上げます。

それでは、藤井義房議員の地域公共交通における新たなモビリティサービスの活用についての御質問にお答えいたします。

まず、現在のタウンズニーカーの運行ルート、運行間隔及び利用状況についてですが、運行ルートにつきましては、中央循環、上暮地・明見循環及び熊穴・新倉循環の3系統があり、それぞれ右回りと左回りの計6路線を運行しており、運行間隔につきましては、右回りと左回りを併せますと各系統とも1時間程度の間隔で運行しております。また、利用状況につきましては、令和4年10月から令和5年9月までの

1年間において、中央循環が2万2,992人、上暮地・明見循環が2万8,622人、熊穴・新倉循環が2万120人、計7万1,734人が利用されており、コロナ禍におきましては利用者数が一時的に減少したものの、現在は回復している状況にあります。

次に、70歳以上の市民を対象とした、タウンスニーカーの運賃無料化に伴う特別乗車回数券の交付枚数と利用実績についてであります。令和5年7月から令和6年1月までの間に、17万7,300枚を交付し、1万2,994枚が利用されております。

次に、タウンスニーカーの観光客利用の可能性についてであります。タウンスニーカーは、6路線において富士山駅、富士吉田市立病院、下吉田中央コミュニティセンター富楽時の3か所をハブ的な乗降場所として運行しており、市民はもとより最近海外からの観光客の利用も増えている状況であります。しかしながら、循環型公共バスとして市内全域をほぼ網羅しているものの、市内を回遊するためには乗換えなどに課題があり、市民や観光客の利用増加のためには、利便性の向上が必要不可欠であると考えております。

一方で、少子化による人口減少や高齢化、県外への人材流出等により生産年齢人口が減少傾向にあるとともに、地域公共交通事業者の人材不足は年々深刻化しており、今後は地域公共交通における路線の維持も厳しくなることが予想されます。

いずれにいたしましても、地域公共交通は市民にとって非常に重要な移動手段でありますので、様々な用途での利便性の向上についても検討し、少子化による人口減少と高齢化が進む社会において利用者増加に向けて取り組み、地域公共交通の維持に努めてまいります。

以上、答弁といたします。

## 2回目の質問

2回目の質問をさせていただきます。

市長にご答弁いただきました、70歳以上の市民への「タウンスニーカーの運賃無料化」について、7か月間で177,300枚の交付があったことは、市長の政策に市民が大きな期待をしている成果であると考えますが、一方で利用枚数が12,994枚と伸びていないことが分かりました。

先ほども申しあげました通り、65歳以上の富士吉田市民の高齢化率は、5年前の状況から比べると2.7パーセント増しており、高齢化率はさらに加速していくものと推察できます。

この状況から、年々潜在的な利用者は増加し、タウンズニーカーの利用ニーズは増えていくものと考えられますが、利用枚数の低迷は、利便性の向上をさらに検討していくことが必要であることを示しているのではないのでしょうか。

加えて、地域公共交通の持続可能な運用のためには、市民にとっての重要な交通手段としてだけでなく、観光客の為にも様々な用途において利便性を高め、利用者を増加させていくことが必要であると感じております。

先ほどタウンズニーカーを利用するインバウンドが増えているとお答えいただきました。

下吉田駅から富士山駅周辺の金鳥居公園まで歩いて移動をしている姿をよく見かけますが、本町通りを観光目的にしている方々もいるのでしょうか、中には早く移動したいが方法が解らない方々もいるのではないのでしょうか。

下吉田地区の富士みちの交差点周辺の混雑解消や、一般車両がスムーズに移動できることを考え、タウンズニーカーを利用してもらうことはできないのでしょうか。

富士山駅、富士吉田市立病院、富楽時のハブだけでなく、北口本宮富士浅間神社や道の駅富士吉田にも運行させることで、下吉田駅や下吉田本町通り周辺のインバウンドが集中しているエリアから市内一円に回遊させることができ、観光客の利便性が上がるのではないかと考えますが、市長のお考えをお伺いします。

しかしその一方で、市長ご答弁の深刻化する交通事業者の人材不足は、全国的な問題でもあり、都市部でも運転士不足により路線バスを減便するケースが相次いでおり、その上、運転士の環境改善のため4月から労働時間の上限が引き下げられる「2024年問題」により運転士不足はさらに拍車をかけるとされており、タウンズニーカーの路線変更や増便が簡単ではないことも十分理解しております。

そのような中、富士吉田市は、昨年10月に山梨県内で初めて新たなモビリティサービスである自動運転EVバスの実証実験走行を行い、県内外で大きな話題になりました。

下吉田駅から、富士山世界文化遺産の構成資産である、上吉田の御師旧外川家住宅までの本町通り「富士みち」約2.1キロで行われた実験走行は、まさにインバウンド

が集中しているエリアであり、観光客を市内各所に効果的に回遊することに利用できるのではないかと思ったと同時に、どうせなら北口本宮富士浅間神社まで実験区間を伸ばしてほしいかとも、試乗した際に思いました。

そして、自動運転バスを実用化することができれば、運転士不足の課題も解決することができ、市民、とりわけ高齢者だけでなく観光客の足の確保にもつながり、住んでよし、訪れてよしのまちづくりになるのではないかと、さらに自動運転バスを富士吉田市内だけでなく、富士五湖に広げて運行することで、アクセスが向上し富士五湖エリア全体の魅力アップにつながるのではないかと思います。

そこでお伺いします。自動運転EVバスの実証実験について、実証実験の目的を改めてお聞かせいただき、下吉田駅から旧外川家住宅の区間になった理由についてもお聞かせください。そして実証実験の結果や市民アンケートの結果などを踏まえた全般的な評価についてもお聞かせください。さらに、今後の方針について、令和6年度も実証実験を行うとするならば、その区間をどのように考えておられるのか、また市内だけでなく富士五湖エリアにも対象を広げていく可能性があるのか、市長の考えをお聞かせください。

以上、2回目の質問といたします。

## 2回目の市長答弁

藤井議員の2回目の御質問にお答えいたします。

まず、タウンズニーカーを北口本宮富士浅間神社や道の駅富士吉田まで運行させることについてであります。藤井議員御発言のとおり、タウンズニーカーを、北口本宮富士浅間神社と道の駅富士吉田へ運行することが出来れば、市民や観光客の利便性が向上すると考えられます。しかしながら、バスの台数と運転士の人数が限られているため、1路線での所要時間は現在の約1時間が限界であり、また、バス停を400メートル間隔に設置し、市内全域を循環するように運行ルートを構築していることから、路線の延長は困難な状況にあります。

次に、自動運転EVバスの実証実験の目的についてであります。本市は依然としてマイカー需要が高い地域ではありますが、高齢化が急激に進行するなかで、タウンズニーカーの利便性の向上は必要不可欠であります。このことから、タウンズニーカーの3系統の路線間をつなぐための乗換えを補完することを目的の一つといたしまし

た。さらに、タウンスニーカーの利便性を高めることでマイカー利用が減少すれば、自動車事故の減少や環境負荷の軽減などの効果が期待できるとともに、社会課題となっている運転士不足の解消や訪日外国人観光客の回遊性を高めることによる、消費促進などの効果も見込めると考えております。また、実証実験の区間についてではありますが、自動運転の技術は日々進歩しているものの、昨年の実証実験におきましては、アクセルやブレーキ、ハンドルの操作が部分的に自動化されている、自動運転レベル2で実施され、運行速度が低速であることや交差点等で右折をすることに課題があります。加えて、富士みちは非常に多くの一般車両が通行しており、歩行者も多いことから、これらの現状を総合的に判断いたしまして、まずは下吉田駅から旧外川家住宅までの区間を実証実験の対象としたところであります。

次に、実証実験の結果と市民等へのアンケート結果についてではありますが、まず、本市で実施いたしました実証実験では、他の実証実験を行った自治体と比べましても多くの方に御乗車いただき、目標としておりました1,500人を大きく上回る2,105人となりましたが、利用者は土曜日と日曜日に集中しており、また、昼間の時間帯の利用者は少ないという結果が出ております。今回の実証実験における自動運転による走行の割合につきましては、87.2パーセントであり、目標値の90パーセントにはわずかに届かなかったものの、道路の幅が比較的狭く停車車両もあり、同時に歩行者も多い富士みちでの運行といたしましては、安定した運行ができたと考えております。また、82.2パーセントの方が実用化された際に利用してみたいと回答しており、利用に向けた意識は高いという調査結果がでておりますが、40パーセントの方は、走行速度が遅いと感じたことから、速度上昇を検討していく必要があります。市民の皆様からは、運転士不足の解消、環境負荷の軽減、観光需要の喚起の順で期待が高く、社会から受け入れられる取組を進めていくために必要な視点と捉えております。

最後に、今後の方針についてではありますが、昨年の実証実験の運行経路を北口本宮富士浅間神社まで延伸する場合の適切な経路につきましては、実用化を見据えるなかで、現在、運行事業者と検討を行っているところであります。また、富士山の環境保全やオーバーツーリズム対策の観点から、登山シーズンのマイカー規制期間における登山者数の適切なコントロールを実施するため、輸送手段としての自動運転EVバスの有効性を確認すべく、関係団体と連携するなかで、富士スバルラインでの走行が可能か、検証してまいります。

いずれにいたしましても、自動運転EVバスの導入は、より利便性の高い新しい地域公共交通の形を生み出すとともに、住民が自由に移動し、将来にわたり住み続けられるまちの実現に寄与するものであり、四季を通じて走行するため、様々な走行環境のなかで実証実験を行い、実用化された後にはタウンズニーカーや、富士五湖エリアへの展開が期待できるものと考えております。

以上、答弁といたします。

### 3回目の質問

3回目の質問をさせていただきます。

タウンズニーカーは、市内回遊には乗り換えが課題であり、観光客の利用増加には利便性の向上が必要であるとのことご答弁をいただきました。

そして、自動運転EVバスの実証実験は、乗り換えの補完が目的の一つであり、回遊性を高めることで観光客の消費促進の効果も見込めるとのことでもありますので、タウンズニーカーの課題を解決する自動運転EVバス運行の実現に大きな期待を寄せております。

また、富士みちでは安定した走行試験が行われ、市民からも観光需要に期待の声が上がっているとのことであり、実証実験の結果を踏まえ、今後は北口本宮富士浅間神社まで延伸することもご検討いただいているとのことでもありますので、自動運転EVバスの運行が、市長がマニフェストに掲げる「富士みち構想」をつらぬく重要な交通アクセスとして、今後「稼げるまち富士吉田」を支えるモビリティサービスになっていくことを大いに期待しております。

さて、第6次富士吉田市総合計画では、新倉山浅間公園から北口本宮富士浅間神社の区間を本市の特徴を象徴的に伝え、市民の拠り所となる「都市シンボル軸」と捉えています。

自動運転EVバスの実証実験を、下吉田駅から北口本宮富士浅間神社区間でご検討いただけることになると、1本の「都市シンボル軸」として下吉田駅と新倉山浅間公園の区間においても、周辺の交通環境への配慮など課題は多々あるとは思いますが、移動手段を検討することが必要ではないかと考えます。市長のお考えをお聞かせください。

また、新倉山浅間公園の忠霊塔へは階段 398 段をのぼる必要があり、せっかくお越しいただいたにもかかわらず、体力的に素晴らしい絶景を楽しんでいただくことができない方々が、たくさんいらっしゃるのとはとても残念でなりません。

過去の一般質問において、高齢者や体の不自由な方を含め、訪れる全ての方々に新倉山浅間公園からの美しい景観や公園の自然を楽しんでいただける軽便な交通システムの実現に向けて様々な角度から検討を進めていくとお答えいただいておりますが、インバウンド客が溢れている現状において、「稼げるまち富士吉田」、さらには「おもてなし富士吉田」として、早急な対応が必要であると考えます。交通システムについて、固まった考え方ではなく、他の案も含めてお考えがありましたらお聞かせください。

### 3 回目の市長答弁

藤井議員の 3 回目の質問にお答えいたします。

まず、下吉田駅と新倉山浅間公園の区間における移動手段の検討についてであります。藤井議員御発言のとおり、下吉田駅と新倉山浅間公園の区間は狭い道路であるだけでなく、富士急行線の踏切もあるため、交通環境への配慮が必要な区間であります。そのため、周辺住民の生活環境を保持するためには、車両による移動手段の運用は大変厳しい状況であり、現状では自動運転EVバスでは不可能であると考えております。

このことから、下吉田駅と新倉山浅間公園の徒歩による回遊性を高めるために、道路のインターロッキング化や、案内看板の整備などを既に行っており、令和 6 年度におきましては、案内看板の整備地域を高速バスの中央道下吉田バス停周辺まで広げる予定であります。

また、下吉田駅周辺に新たな駐車場を整備し、エリア全体の渋滞を解消することで、周辺住民の生活環境を損ねることなく、下吉田駅を核とした、徒歩で楽しむことのできるエリアとして整備してまいります。

次に、新倉山浅間公園における交通システムについてであります。現在、景観への配慮や急傾斜地という地理的な条件など様々な観点から、実現に向けた検討を進めているところでございます。しかしながら、令和 5 年の 1 年間に新倉山浅間公園を訪れた観光客は外国人を含めて約 115 万人と、想定をはるかに上回る勢いで増加してお

り、この観光客数が継続又は増加しますと、これまで検討していた軽便な交通システムでは規模が適正でなく、観光客に対して十分な対応が出来ない可能性もあることから、現在、エスカレーター等様々な手法での整備なども含めた検討もしております。

いずれにいたしましても、新倉山浅間公園における交通システムにつきましては、コスト面や安全性なども勘案しながら整備に向けて早急な対応を行ってまいります。

以上、答弁といたします。

### 「締め言葉」

今後は、高齢化が進む本市にとっても又、多く来訪される観光客にとっても、持続可能な街として発展していく為には、地域のモビリティサービスが大変重要であると考えます。

堀内市長には、『富士みち』を基軸とした、観光客の回遊、高齢者が気兼ねなく外出出来るよう、多角的な視点から地域交通の施策についてご検討していただくことをお願い申し上げ、私の一般質問を終わります。

ご清聴ありがとうございました。